This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

+ *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.

+ *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.

+ *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.

+ *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertati di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da `http://books.google.com`

3 2044 103 266 920
231
149

Avv. VINCENZO PENNETTI
Dottore delle scienze giuridiche

URTO FRA NAVI

(Osservazioni al questionario proposto dalla Conferenza di Bruxelles per l'unificazione del diritto marittimo internazionale)

NAPOLI
Stab Tip Ferdinando Raimondi
Via Sanseverino N.° 1.
MDCCCXCVIII

231
149

BIBLIOTECA LUCCHINI
8256
N.° d' ord. 5561

HARVARD
LAW
LIBRARY

Avv. VINCENZO PENNETTI
Dottore delle scienze giuridiche

URTO FRA NAVI

(Osservazioni al questionario proposto dalla Conferenza di Bruxelles per l'unificazione del diritto marittimo internazionale)

NAPOLI
Stab Tip. Ferdinando Raimondi
Via Sanseverino N.° 1.
MDCCCXCVIII

DEC 20 1930

I.

L' ultima conferenza di Bruxelles, per l' unificazione del diritto marittimo, doveva occuparsi dell' abbordaggio, ed interessanti comunicazioni a

---

Bib. cfr. -*Actes du Congr. de Droit. comm. d'Anvers* (1885). —*Actes — Cong. de Droit comm. de Bruxelles* (1886).—*Ann. de l'Inst. de Droit comm. de Bruxelles* (1889).—ASSER ET RIVIER—*Droit int. privé.*—AUTRAN—*Avant-projet de loi sur l'Abordage marit.* (pubblicato da l'*Ass. franç du droit marit.*).—IDEM—*Code de l'Abordage.*—BEDARRIDE—*Traité de droit marit.* Tom. IV, V.—BENFANTE—*L'urto di navi nel Diritto storico comm. ed int.*—BYNKERSHOEK—*Quæstiones iuris. priv.* Lib. IV, g. XIX.—CASAREGIS—*De Commercio.* Disc. 17-19, 46, 122. — IDEM — *Consolato del mare.* Cap. 197-200, 223 e 243.—CAUMONT—*Dict. du droit. marit.* (v. *Abordage*).—CORSI—*Abbordaggio* in: *Dig. ital.* Vol. I, p. I.—DALLOZ—*Suppl. du Repert.* (v. *Abordage*).—IDEM—*Droit maritime.*—DE COURCY—*Questions de droit marit.*—IDEM—*De Savatage et de l'assistance.*—DE FRESQUET—*Des abordages maritimes.*—DESJARDIN—*Traité de droit comm. marit.* Tom. V, n. 1079 e 1103.—DE VELLA—*La nave in alto mare.*—DOUGLAS OWEN—*The unif. of Laws of liability for Marit. Collision.*—FERGUSON—*Manual of int. Law.* Vol. I. p. I, 341 —FIORE—*Sentenze straniere,* p, I, n. 87.—IDEM—*Il diritto int. codificato e la sua sanzione giuridica.*—IDEM—*De l'abordage de navires suivant le Droit intern.* in: *Revue de Droit public.* an. 1895. — FRANCK—*De l'abordage en droit intern.* in: CLUNET an. 1895,

stampa avevano presentate il Frank, a nome del Comitato, il Douglas Owen e l'Autran. Parve che

---

p. 952. — FROMAGEOT — *Les règles d'affretement de Londres* (1893) in: CLUNET, an. 1893, p. 1092.—GRASSO — *L'urto di navi nel diritto comm. italiano ed internaz.* in: *Archivio giuridico,* vol. XXXVII, fasc. 3 e 4.— HEFFTER — *Das Europaisches Volkserecht der Gegenwart.* — IMBART-LATOUR—*La mer territorial.* — LASTRES Y JUIZ—*Abordaje de las naves*— LAURENT—*Droit Intern.* Tom. 6.—LEBANO—*Consid. e pareri relativi ad un progetto di convenzione intern. per regolare i conflitti delle leggi nel commercio marittimo.*—LOCCENIUS—*De jure marit. et navale,* Lib. I e III.— LOWNDES—*The admiralty law of collisions at Sea.*—LYON-CAENET RENAULT—*Précis de Droit Comm.* Tom. 2 e 5.—MALACHLAN—*A treatise of the Law of Merchant Shipping.*—MARSDEN—*The Law of Collision at Sea*— MASSÉ — *Le droit int. dans ses rapports avec le droit des gens.* Tom. IV, n. 2650.—MURTON—*Wreck Inquiries.*—PAND. BELGES—(v. *Abordage*)— PARDESSUS—*Traité de droit Comm.* Tom. II e III.— PIERRE—*Des conflits de lois en matière d'abordage marit.* — PIC — *De la loi appl. en cas d'abord. en pleine mer entre navires appartenants à des nations différents.*— RAIKES—*De la faute comune en matière d'abordage.*—REGNAUD—*Des abordages maritimes.* — RISSETTI—*Urto di navi in mare libero* in: *Foro ital.* Tom. XX. — ROCCO — *Le limitazioni alla resp. degli armatori* in: *Arch. giurid.* « Filippo Serafini », an. 1897.—ROMAIN DE SÊZE — *De la resp. des propr. de navires et du prèt fait au cap. en cours de voyage.*—SPADA— *L'abbordo dubbio* — SIBILLE — *Jurisp. et doctr. en matière d'abordage.*— IDEM—*Traitè de l'abordage.* — STRACCHA—*De nautis, navibus et navigatione,* Part. I e III.—TARGA—*Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime.* Cap. 53 e 79. — VALVERDE—*Abordaje maritimo.*—VERNEAUX—*De l'abord. marit. et de la résp. des propr. de navires.* (*Assoc. franç.*)—VICTOR JACOBS—*Le droit marit. Belge.*—VIDARI—*Il diritto marit. italiano.* Parte II.—WAGNER—*Handbuch des Seerechts.* — WEISS—*Traité élém. de droit int privé.*— **Per la giurisprudenza int.** — Cfr. CLUNET—*Journal de Droit int. privé.*—AUTRAN—*Revue intern. de Droit. marit.*—Raccolta della *Pasicrisie belge.*

la Conferenza non avrebbe avuto il tempo di esaurire l'importante materia, e fu deciso di formulare un ordine del giorno, sottoponendo alle Associazioni nazionali affiliate un questionario, sul quale, esse, avrebbero, poi, date le loro conclusioni.

I. È conveniente che, in caso d' abbordaggio fortuito o determinato da forza maggiore, ciascuno sopporti i danni sofferti? È il caso di derogare a questa regola, quando una delle navi si trovi all'àncora, mentre l' altra è in marcia?

II. Deve l' abbordaggio dubbio essere regolato come il fortuito?

III. Se l'abbordaggio sia stato causato da una unica colpa, tutti i danni devono essere sopportati dalla nave, a bordo della quale la colpa venne commessa?

IV. Quale influenza deve esercitare sulla responsabilità, in caso di abbordaggio, la presenza a bordo di un pilota obbligatorio?

V. Quale influenza deve esercitare sulla responsabilità il fatto d'esser la nave rimorchiata?

VI. In caso di abbordaggio per colpa comune, deve il danno venir ripartito proporzionalmente alla gravità delle colpe rispettive?

VII. Deve il risarcimento dei danni, in materia d'abbordaggio, costituire — ed in qual modo — una riparazione completa del pregiudizio cagionato?

VIII. L'azione dipendente dall'abbordaggio deve essere subordinata a protesta o ad altra formalità preventiva?

IX. In qual termine deve prescriversi detta azione?

X. In caso di abbordaggio dubbio o per colpa comune vi è luogo a pronunciare la solidarietà delle navi per il risarcimento dei danni spettanti ai terzi?

A questi dieci quesiti, di così grave importanza, c'è parso non del tutto inutile rivolgere le nostre modeste osservazioni, risolvendoli, partitamente, dopo di averli aggruppati in un ordine più razionale.

E non è chi non riconosca l'importanza di questi quesiti.

« Oggidì, scriveva poco più d'un decennio fa il Grasso, il teatro degli urti di navi, è, per lo più, l'alta marea, e la violenza dell'urto è aumentata in ragione della marcia e della velocità accresciuta nei moderni piroscafi. Egli è che quanto più questo mirabile, febbrile movimento dei traffici aumenta e tanto maggiormente si restringe lo spazio solcato dalle navi. Non è quasi più vera, oggidì, la frase di Byron, che il mare è una strada senza traccie; l'oceano ha le sue strade tracciate da fari, da lavori idrografici, ha persino i suoi vicoletti segnati da gavitelli e da fanali; due navi, dice il Desjardin, si urtano sulla stessa via marittima, come due treni si urtano sulla stessa strada ferrata ».

Ma per quanto appaia necessaria l'unificazione delle leggi in materia d'abbordaggio—data la ra-

pidità degli scambii; dato l'aumentato numero delle grandi compagnie di navigazione, le quali, avendo a loro sede un paese straniero, vengono, talvolta, in Italia, ad imbarcare nei porti di Genova o di Napoli, migliaia di emigranti, che lasciano l'Italia uccisi dalla fame, e vanno in cerca di terra, ove, almeno, il desiderio di lavorare sia più facilmente soddisfatto; data la frequenza dei sinistri marittimi, che, talvolta, colpiscono centinaia di questi disgraziati che affogano, sotto la furia di una procella, mentre la nave che li portava, urtata terribilmente da un altro piroscafo, prima si sbanda, poi s'immerge nell'acqua, e lentamente si sfascia o affonda; date l'incertezza della giurisprudenza internazionale su' criteri a' quali dovrà ispirarsi il magistrato, per determinare la propria competenza e la diversità della procedura per sperimentare l'azione dipendente dall'abbordaggio — pure i conflitti legislativi permangono, e gli Stati non credono loro precipuo dovere di affrettare, con ogni mezzo, questa così attesa unificazione del diritto marittimo.

I lavori della conferenza di Bruxelles possono essere un contributo notevole ed efficace, perchè questo ideale si raggiunga. E non ci pare quindi inutile che, anche in Italia, i dubbi messi dagli eminenti cultori di diritto marittimo, radunatisi l'anno scorso, nella colta ed industre capitale del Belgio, abbiano qualche studioso, sia pure solitario e modesto.

§ I.

Ed, innanzi tutto, *è conveniente, che, in caso di abbordaggio fortuito o determinato da forza maggiore, ciascuno sopporti i danni sofferti? Ed è il caso di derogare a questa regola quando una delle navi si trovi all' àncora, mentre l' altra sia in marcia?*

La legislazione internazionale ha disposizioni presso che simili per gli urti fortuiti o per forza maggiore, quelli determinati da *inevitable accident*, secondo la efficace frase del diritto inglese. Per quanto il Grasso osservava che « gli urti fortuiti dovrebbero essere poco frequenti, poichè per avere gli estremi d'una tale figura giuridica è necessario che ciascuna delle navi urtanti abbia fatto quanto richiedevasi per avvertire l' altra del suo avvicinarsi, ciascuna deve avere esercitata la dovuta sorveglianza, mantenendo la conveniente velocità, e, scorgendo l' altra, deve aver prese tutte le misure per evitare un urto (1) », pure la giu-

(1) Il Fiore nel suo *Diritto internazionale codificato* (Lib. III Tit. I num. 835 e seg.) scrive che il regolamento che stabilisce le norme per evitare gli urti delle navi (*abordage*), quantunque non sia stato sottoscritto allo stesso tempo da tutti gli Stati che lo hanno successivamente accettato, ha non pertanto il carattere di atto internazionale, perchè di fatto esso forma oggi la legge comune di un numero considerevole di Stati. Può vedersi nella stessa magnifica opera del nostro illustre giurista

risprudenza internazionale più volte si è occupata di questa specie di urti, i cui esempi tipici ci vengono dall' Inghilterra. Un piroscafo, riporta dal Lowndes il Grasso, gira per ancorarsi, ed un'altra nave, o non vedendo i suoi fanali, o ingannata dal loro cambiamento di direzione, e, per conseguenza, incapace di regolare il suo cammino, essendo la notte estremamente buia, governa come se il piroscafo venisse sopra di essa: ne segue l' urto, che vien ritenuto essere il risultato d' un accidente inevitabile. Una nebbia che viene improvvisamente e in modo da cagionare l' urto fra navi che continuarono nel loro cammino rispettivo, può scusarli entrambi, se è tanto intensa, che ogni precauzione sia insufficiente a prevenire la collisione.

A parte la considerazione che la prova d'un urto fortuito o di forza maggiore dovrebbe consistere, sempre, per concorde opinione di tutti gli scrittori, nella valutazione nautica del capitano, e quindi dopo che sieno espletati tutti i mezzi d' istruzione perchè il fortuito sia ammesso o negato (1), è da notare che quasi tutte le legislazioni

---

quali sieno le regole della navigazione, secondo le esigenze e la pratica degli uomini di mare (regole concernenti i fanali, i segnali acustici per la nebbia, il governo della nave e della manovra, e le regole di navigazione nelle acque territoriali).

(1) Osserva il Caumont nel suo *Dict. univ. de Droit. marit.* (v. *Abordage marit.*) « che le cause di abbordaggio sono quasi sempre gravis-

hanno, concordemente, ammesso che, in simili casi, ciascuna nave sopporti i danni sofferti.

Osserva il Franck che un conflitto di legge può nascere, per le disposizioni dei codici olandese e portoghese, il primo de'quali dispone (*Cod. Comm.* art. 540), in conformità dell'art. 1581 del Codice di Commercio del Portogallo, che la nave in movimento sopporti la metà dei danni, subiti dalla nave abbordata, che si trovi all'àncora. Ma sarebbe giusto, questo criterio, se una violenta tempesta sorprendesse una nave in un porto, ne spezzasse le gomene, precipitandola sovra una nave vicina, an-

---

sime, sopratutto in ragione degl'interessi considerevoli che si trovano impegnati. Siccome la loro soluzione dipende da un insieme di fatti la cui esatta valutazione esige conoscenze speciali nell'arte della navigazione, i giudici debbono, prima di statuire definitivamente, circondarsi di tutti i mezzi per illuminarsi, posti a loro disposizione. Per metter, dunque, in chiaro la verità e rassicurare la sua religione, il Tribunale, prima di pronunziarsi in merito, riservando le mutue difese ed eccezioni delle parti, consulta necessariamente persone speciali e competenti, per avere il loro avviso ragionato, sulla natura dell'abbordaggio e sulle cause che possono averlo prodotto, avuto riguardo a' fatti ed a' documenti esibiti, e ricercando, specialmente, quali manovre dovevano fare rispettivamente le due navi, per evitare l'abbordaggio, quali misure di precauzione avrebbero dovuto essere state prese o sarebbero state trascurate dall'una o dall'altra nave, dal momento in cui si erano avvistate, se le manovre, fatte dall'una o dall'altra nave, debbono essere considerate come la causa determinante dell'abbordaggio e se i capitani hanno rispettivamente fatto tutto ciò che consigliavano la prudenza, gli usi generali della navigazione e le regole nautiche »

corata? Poniamo che una nave sia ancorata in un luogo atto all'ancoraggio, e che, sopraffatta da una tempesta turbinosa, un'altra nave cerchi scampo in quello stesso luogo. Un colpo di vento avea spenti i fanali della nave ancorata, e il capitano li aveva sostituiti, con le risorse di bordo, con fanali di ricambio, i quali dànno una luce incerta e variabile. La nuova nave manovra, secura di sè, quando il capitano s'accorge che, al posto ove egli voleva ancorare, è già un naviglio da lui non notato: non ha altro scampo che poggiare con la sbarra ad uno de' lati e passare, a tutta macchina, davanti alla prua di quella nave. Il capitano compie, maestrevolmente, la difficile manovra: ma, quando è sul punto di vincere il pericolo corso, la corrente turbinosa e violenta trasporta il suo legno nella direzione della nave ancorata, la quale, urtata violentemente, si sfascia o si sbanda, producendo enormi danni. Sarebbe giusto che questi danni fossero, in tutto o in parte, sopportati dalla nave in marcia? Evidentemente le disposizioni del codice olandese e di quello portoghese non sembrano del tutto giuste, e poichè, in vista di esse, la seconda parte del primo quesito venne, forse, formulata, questa andrebbe risoluta negativamente, uniformando le conseguenze del caso d'un urto fortuito fra una nave in moto ed un'altra all'àncora, a quelle di tutti gli urti, determinati o dal caso o da forza maggiore.

§ II.

Deve l' abbordaggio dubbio essere regolato come il fortuito?

Fu creduto, da alcuni, che, in caso di abbordaggio dubbio, i danni debbano essere riparati a spese comuni ed in egual parte dalle navi che li hanno prodotti e subiti, criterio a cui si uniformava la legislazione francese, forse ispirandosi a quel passaggio dell'Emerigon, nel quale l'abbordaggio dubbio vien definito come un urto che si verifica, senza che si possa sapere chi sia stata *la colpa*. Osserva, invece, il Regnaud che « l'abordage est douteux dans tous les cas où il y a incertitude sur les causes réelles de l'abordage; lorsque le doute existe, quant au fait qu'a été la cause de l'abordage, cas fortuite ou faute, aussi bien que lorsque ce doute ne porte que sur l'auter veritable de la faute.»

Non è chi non può riconoscere che il sistema del danno, ripartito a spese comuni e per porzioni eguali, dalle navi che lo hanno cagionato e sofferto, in caso d'urto dubbio, è antigiuridico, se pur parve, talvolta, conforme ad equità, come scrive il Vidari.

È più logico, quindi, decidere secondo il diritto comune, e secondo il principio ammesso in diritto romano; che, cioè, quando non s'è potuto dimostrare a quale de' due capitani sia imputabile

la colpa, ciascuno subisca i *suoi* danni, come nei casi di urto fortuito.

Questa risoluzione dovrebbe essere adottata, per evitare i conflitti di legge: il Chilì, il Guatemala, lo Honduras seguono, tuttavia, l'antico sistema del codice di commercio francese, dividendo il danno per metà; il codice olandese, il turco, l'egiziano, l'argentino, ammettono la ripartizione del danno, proporzionalmente al valore delle navi; l'Inghilterra, la Germania, il Belgio, gli Stati-Uniti credono che se il convenuto è in colpa, egli sia tenuto al risarcimento dell'intero, ma che se la colpa non è provata egli non debba danno di sorta.

§ III.

Se l'abbordaggio sia stato causato da un'unica colpa, tutti i danni devono essere sopportati dalla nave, a bordo della quale la colpa venne commessa?

Il Verneaux, in un suo studio, pubblicato appunto in occasione della conferenza di Bruxelles e del questionario proposto dal Comitato marittimo internazionale, osserva che questa questione, così com'è proposta, presuppone risoluti i problemi relativi alla responsabilità del proprietario di nave. Pare a lui, nondimeno, che possa essere applicato il diritto comune, lasciando che produca, puramente e semplicemente, i suoi effetti, senza for-

mulare una regola, che, forse, potrebbe non essere in armonia con le future risoluzioni da adottarsi sulla responsabilità civile.

Ma, senza pregiudicare affatto queste questioni di responsabilità, a noi pare che, in generale, si possa affermare, come è comune a tutte le legislazioni, e come osserva anche il Franck, che, nel caso di colpa unilaterale, è chiaro che i danni debbano essere sopportati dalla nave, a bordo della quale la colpa venne commessa.

« Quando, scriveva il Grasso, nella colpa si ha la ragione sufficiente dell'urto, questa è imputabile al colpevole. E la ragione sufficiente si ha ogni qualvolta l'urto discende dal fatto colposo, come conseguenza diretta e prevedibile, quando anche, poi, il fatto si compia con circostanze concomitanti, casuali ed imprevedibili ». Se questa responsabilità dei danni debba sempre risalire al proprietario della nave, se possa e debba essere, talvolta, limitata al capitano, sono discussioni particolari a' singoli casi, e che non menomano il principio generale, col quale si risponde al proposto quesito. Qui, c'è da augurarsi che le molteplici, eleganti e controverse questioni che interessano la responsabilità civile degli armatori e dei capitani, vengano presto prese in considerazione, e che una opinione concorde sia manifestata, anche per esaminare se sia perfettamente giusto che, per il proprietario di nave, venga adottata la regola del diritto romano — *aequum enim est ut cujus parti-*

cipavit lucrum participet et damnum. La quale massima potrebbe essere eccessiva quanto l'altra, sostenuta dal de Courcy, in virtù della quale, il naufrago scampato od i figli del naufrago soffocatosi, a causa d'un urto, non avrebbero diritto a rivalsa de' danni, sol perchè sapevano d'esporsi ai pericoli ed alle avventure del mare, ed eran liberi di garentirsi da' rischi, con un contratto di assicurazione.

§ IV.

(VI e X del questionario)

Ma *se l'urto avvenne per colpa comune, deve il danno venir ripartito, proporzionalmente, alla gravità delle colpe rispettive? E v'è luogo a promuovere (quest. X) la solidarietà delle navi, pel risarcimento de' danni, spettanti al terzo?*

I sistemi legislativi mutano e possono raggrupparsi così, per quel che riguarda la ripartizione dei danni, in caso di abbordaggio per colpa comune.

1° La responsabilità è proporzionata alla gravità del danno che si è commesso: sistema seguìto dal codice nostro (art. 662), dalla giurisprudenza francese, dal codice belga (art. 229), dallo spagnuolo (art. 827), l'olandese (art. 535), il portoghese (art. 1558), dal chileno (art. 1130), da quelli del Guatemala (art. 1004), di Honduras (art. 1127), del Salvador (art. 1048), dal codice argentino (art. 1424).

2° I danni devono dividersi fra le due navi colpevoli, dopo che si sia formata una massa unica di essi: sistema seguìto dalla legge inglese (*Merch. Shipp. Act.* 1862), da quella degli Stati-Uniti d'America, e, per la formazione della massa, anche dalla legge belga.

3° L'urto per colpa comune è equiparato a quello fortuito o per colpa maggiore: sistema seguìto dal codice tedesco (art. 737) e adottato, costantemente, dal tribunale superiore di commercio di Leipzig (sent. 5 marzo 1874 in: CLUNET—*Journal de droit int.* tom. II pag. 360).

4° L'urto per colpa comune è un'avaria semplice, e i danni vanno ripartiti, dopo d'essersene fatta un'unica massa, in proporzione del valore delle navi: sistema seguìto dal codice turco (art. 249) e da quello egiziano (art. 242).

Il sistema della ripartizione, proporzionale alla colpa commessa, è certamente il più logico, ed è quello seguìto dal nostro codice, per quanto il Vidari non lo scorga negli articoli 661 e 662. Ma, come acutamente osservava il Grasso, l'articolo 662 raffigura l'ipotesi di *una colpa comune*, cioè « presso a poco eguale nelle due o più navi che soffersero nel disastro: due capitani che di notte non accesero i fanali, o non li accesero secondo le norme prescritte, o che in tempo di fitta nebbia non si curarono di far i segnali, o trascurarono di farli ripetere sufficientemente. Pari essendo le colpe in tali casi, nessuno ha di che lagnarsi: sopporti cia-

scuno il suo danno, sempre che, naturalmente, la colpa sua abbia potuto dare occasione al sinistro ».

Pare a noi, dunque, che ciascuna nave debba sopportare, in caso di colpa comune, una parte dei danni, in proporzione della gravità dei fatti o delle omissioni ad essi imputabili, e che furono causa dell'urto, aggiungendo, però, secondo il sistema belga, dopo d'essersi sommati i danni di tutte le navi urtate.

Saranno le navi solidali, pel risarcimento dei danni, spettanti a' terzi, in caso di colpa dubbia o comune? (*Quest. X*).

È prevalsa, nella giurisprudenza francese e belga, un'opinione assolutamente erronea: che, cioè, i terzi danneggiati possano, senza subire le conseguenze della ripartizione, agire per l'intero, contro un solo dei capitani in colpa, se l'abbordaggio fu dubbio e non si potette, quindi, determinare, esattamente, l'influenza di ciascuna colpa, sui danni cagionati.

« Dans cet ordre d'idées, scrive il Verneaux, il nous suffira de citer un important arrêt de la Cour de cassation 11 juillet 1892 (D. 1892, 1, 505), rendu dans l'affaire de l'abordage du *Durley* et du *Sirius*. La responsabilité avait été partagée par la Cour de Bordeaux dans des proportions inégales: un cinquième seulement des dommages devait être supporté par le *Sirius* et les quatre cinquièmes étaient mis à la charge du *Durley*. Mais cette Cour

avait décidé en même temps que tous deux étaient tenus solidairement de la réparation intégrale du dommage par application du droit commun, étant donnée l'impossibilité de déterminer l'influence que les fautes respectives des capitaines avaient pu exercer sur l'accident. Un pourvoi avait été formé contre cette décision, et on l'avait basé sur ce qu'il n'y avait pas eu en réalité coopération des deux capitaines dans la perpetration d'un même quasi-delit, mais sur ce que chacun d'eux avait agi, en somme, d'une manière complètement indépendante. La Cour de cassation a rejeté ce pourvoi en disant: « La réparation d'un fait dommageable « survenu par la faute de deux ou plusieurs per- « sonnes doit être ordonnée pour le tout contre cha- « cune au profit de la partie lésée, lorsqu'il y a « entre chaque faute et la totalité du dommage une « relation directe et nécessaire. Tel était le cas de « l'espèce, ajoutait la Cour, puisqne l'arrêt attaqué « déclare qu'il est impossible de déterminer l'in- « fluence que les fautes respectives des deux ca- « pitaines ont pu exercer sur l'accident... Peu im- « porte que, par appréciation de la gravité respec- « tive des fautes, la Cour d'appel ait mis les quatre « cinquièmes des dommages à la charge du *Durley* « et le cinquième seulement à la charge du *Sirius*; « cette répartition n'affecte que les rapports des « codébiteurs entre eux, mais elle ne change pas « la nature de leur obligation et n'en modifie pas « la quotité au regard des parties lésées par l'a-

« bordage, la inégalité des fautes commises ne fai-
« sant pas que chacune d'elles, même prise sépa-
« rément, n'ait pu produire tout le dommage ».

Teorica assurda, che la dottrina aveva già, da lungo tempo, reietta, e che fu lungamente combattuta da alcuni scrittori, fuori d'Italia.

Poichè, tra noi, prevalse una dottrina che non ci pare giusta: l'obbligo del risarcimento dei danni e delle perdite cagionate alle cose caricate e, per l'indennità dovute per le offese alle persone, incombe, solidalmente, a ciascuna delle due navi, salvo poi a dividere, tra esse, l'ammontare del danno, secondo le norme del diritto comune, cioè in proporzione della colpa di ciascuno. Ci pare più accettabile l'opinione dell'Autran, che, cioè, l'azione dei terzi lesi, in caso di urto fra navi, per colpa comune, non sia solidale e non possa essere esercitata che nei limiti della proporzione della colpa, attribuita agli autori di un delitto o di un quasi-delitto.

§ V.

(IV del questionario)

Quale influenza deve esercitare sulla responsabilità, in caso di abbordaggio, la presenza a bordo d'un pilota obbligatorio?

Osserva il Franck che il pilotaggio offre infinite e delicate difficoltà, poichè le legislazioni sono divise in due grandi gruppi, informati a sistemi ed a criterii del tutto diversi. In Belgio, in Francia,

in qualche altro paese, il pilota è il consigliere del capitano, e, anche quando comandi lui, non libera l'armatore delle responsabilità, in caso di collisione fra navi, rispetto ai terzi.

« En nommant les pilotes, l'Etat, scrive il Franck, ne fait que de la police ». In Inghilterra, invece, l'ordine del pilota obbligatorio garentisce il capitano. Poniamo lo stesso esempio che cita lo scrittore francese: un pilota belga conduce una nave inglese. Accade una collisione. Ovvero una nave belga, condotta da un pilota della stessa nazionalità, causa un danno ad una nave inglese. Gli armatori sono essi responsabili dei danni? Sì, secondo il dritto belga; no, secondo quello inglese.

Occorre, dunque, determinare la funzione del pilotaggio, e la responsabilità del capitano e dell'armatore, quando vi sia a bordo un pilota obbligatorio.

E, innanzi tutto, determiniamo, un pò più largamente, la funzione del pilotaggio, secondo i due gruppi, nei quali si possono riassumere i sistemi vigenti nelle legislazioni moderne.

Secondo quello francese, si riconosce la necessità del pilota a bordo, appunto perchè si comprende che la sua presenza è necessaria, indispensabile alla sicurezza della navigazione, e quando un capitano rifiuta di prenderne uno è tenuto al pagamento, come se effettivamente il pilota fosse a bordo: ma si aggiunge pure che la presenza del pilota non limita, in alcun modo, la responsabilità

del capitano. Il *Merchant Shipping Act* del 1894 determina, invece, i distretti nei quali il pilotaggio è obbligatorio, come le funzioni, i privilegi della corporazione (*Trinity House*) a cui il pilota appartiene, e che rilascia ad esso una licenza, in virtù della quale il pilota è riconosciuto come *qualified*. Quando il pilota è obbligatorio, è sancita un'ammenda nel caso siasi rifiutato ed, una volta ammesso, libera il capitano e l'armatore da qualsiasi responsabilità. « Il proprietario e il capitano d'una nave, dice l'art. 663, non saranno responsabili, di fronte a' terzi, per le perdite e i danni, qualunque essi sieno, risultanti dalla colpa o dalla incapacità di un pilota *qualified*, che si trovi alla direzione d'una nave, nei limiti d'un distretto, nel quale l'impiego d'un pilota *qualified* sia legalmente obbligatorio ».

Questo sistema ha avuto critici autorevoli, fra' quali il Gray Hill, che non esitò a sostenere la necessità di abrogare le disposizioni che riguardano il pilotaggio obbligatorio, secondo dispone il *Merchant Shipping Act*.

Il Regnaud esamina alcuni casi, per rispondere, appunto, a questo quesito: se la presenza d'un pilota a bordo ha per effetto di modificare le regole sulla responsabilità del capitano e dell'armatore (1).

---

(1) Non è inutile trascrivere, ne' due testi originali, le regole votate dalla Conferenza, riunitasi al Guildhall di Londra, dal 10 al 18

Evidentemente, egli dice, un pilota che commette una colpa da cui risulti l'abbordaggio, è responsabile, verso la nave e verso i terzi. Ma capitano ed armatore restano, del pari, responsabili ?

---

ottobre 1893, circa la responsabilità de' proprietari di navi. La presidenza fu tenuta dallo Sieveking, pres. della Corte d'Appello di Hambourg, e presero parte alla discussione i rappresentanti della *Incorporated* e dell' *American Chamber of Commerce* di Liverpool, quelli delle Camere di Commercio di Leith, Dundee, Hambourg, Anvers, e i rappresentanti di venti associazioni d'armatori e di assicuratori.

Ecco il testo delle regole, così eccessivamente e stranamente favorevoli alle condizioni degli armatori di nave:

LONDON CONFERENCE RULES OF AFFREICHTMENT, 1893

1. The shipowner shall not be responsible for loss or damage arising from the act of God, perils of the seas, or other navigable waters, barratry of the master or crew, enemies, pirates, civil commotions, robbers, thieves, arrest or restraint of princes, rulers, or people, riots, strikes, or stoppage of labour, capture or seizure or arrest under civil process; nor from fire on board, in hulk or craft or on shore, collisions, strandings, explosions, breakdown of machinery or tackle, or other accidents at sea, in other navigable waters, or in port, even when occasioned by neglicence, default,

CONFÉRENCE DE LONDRES, RÈGLES D'AFFRÈTEMENT, 1893.

1. Le propriétaire de navires ne sera pas responsable des pertes et dommages résultant de la force majeure, des fortunes de mer ou autres eaux navigables, baraterie du capitaine ou de l'équipage, ennemis, pirates, troubles civils, brigands, voleurs, arrêt ou restrictions de princes, gouvernements ou peuples, émeutes, grèves ou interruption de travail, capture, saisie ou arrêt par la voie légale; ni par incendie à bord, sur dépôts flottants ou allèges, ou à terre, abordages, échouements, explosions, ruptures de machines ou guindages, ou autres accidents en mer, dans d'autres eaux naviga-

« Un premier cas n'offre ancun difficulté: c'est celui où le pilote a été choisi par le capitaine, alor que celeui-ci n'y était nullement obligé. En ce cas la responsabilité reste ce qu'elle etait auparavant.

---

or error in judgment of the pilot, master, crew or other servants of the shipowner; nor from heating, decay, putrefaction, rust, sweat, change of character, drainage, leakage, breakage, or any loss or damage arising from the nature of the goods, or the insufficiency of packages, or vermin; nor for land damage; nor for the obliteration, errors, insufficiency or absence of marks, numbers, address, or description; nor for the risk of hulk, craft, or transhipment.

2. The shipowner shall be responsible for loss or damage arising from any unfit state of the vessel to receive the goods, or any unseaworthiness of the vessel when she sails on te voyage. But any latent defect in hull, machinery, equipment or fittings shall not be considered unfitness or un-

bles, ou dans le port, quand même ils résulteraient de la négligence, faute ou erreur de jugement du pilote, du capitaine, de l'équipage ou d'autres subordonnés du propriétaire de navires; ni d'échauffement, dépérissement, putréfaction, rouille, évaporation, changement d'état, fuite, coulage, casse ou de toute perte ou dommage résultant de la nature de la marchandise ou de l'insuffisance d'emballage ou de la vermine; ni de l'avarie contractée à terre; ni des oblitérations, erreurs, insuffisance ou absence de marques, numéros, ou désignations; ni des risques de dépôts flottants, d'allèges ou traden sbordement.

2. Le propriétaire de navires sera responsable des pertes et dommages résultant de tout état impropre du navire à recevoir les marchandises ou de tout autre état d'innavigabilité du navire au moment du depart. Mais tout défaut caché dans la coque, la machine, l'armement ou l'équipement

Le capitaine en effet est responsable du pilote envers les tiers, sauf son recours contre ce pilote ».

Del pari rimane responsabile il capitano, e, quin-

---

seaworthiness; provided the same do not result from want of due diligence of the ship or ofowner the ship' s husband or manager.

3. The shipowner shall be responsible for loss or damage arising from any want of reasonable care and skill in the loading, stowage, or discharge of the goods. Shipowner's responsability to cease on delivery from the ship's tackle.

4. The ship to be at liberty to call at any ports in any order, to sail without pilots, and to tow and assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property.

5. General average payable according to York-Antwerp Rules.

ne doit pas être réputé etat impropre ou innavigabilité, à moins que ledit défaut ne résulte d'une faute du propriétaire de navires, du capitaine d'armement ou du gérant.

3. Le propriètaire de navires sera responsable des perte et dommages résultant de tout manque de soins et de capacité, dans la mesure de ce qui est raisonnable, dans le chargement, l'arrimage et le déchargement des marchandises. La responsabilité du propriétaire de navire cessera à la délivrance du bord du navire, sous palan.

4. Le navire a la facultè de faire escale en tous ports, dans quelque ordre de route que ce soit, de naviguer sans pilote, de remorquer et assister des bâiments en dètresse et de dérouter dans le but de sauver des personnes ou des biens.

5. L'avarie commune sera réglée selon les règles d'York et d'Anvers.

Delle responsabilità dei proprietari di nave s'occupa, nella notevole pubblicazione citata in bibliografia, il Douglas Owen, a cui rendo grazie d' avermi inviato il suo lavoro, insieme allo studio del Vernaux, pubblicati, entrambi, in occasione della Conferenza di Bruxelles.

di, civilmente, l'armatore, per la colpa del pilota, quando questi abbia determinata la collisione (1), poichè la presenza d'un pilota, anche obbligatorio, a bordo, non dispensa il capitano d'essere al comando, e non lo priva del diritto di non seguire le indicazioni che gli dà il pilota, che non è che un semplice consigliere (2).

§ VI.

(V del questionario)

Ma *quale influenza deve esercitare, su questa responsabilità, il fatto di essere la nave rimorchiata?*

L'Autran proponeva, in un progetto di legge, da lui redatto, che (art. 4): « En cas d'abordage causé pendant un remorquage, l'action doit être engagée contre le remorquer, à moins que le capitaine d'un remorqué n'ait conservé la direction de l'opera-

---

(1) Così la giurisprudenza belga, costantemente. *Comm. Anvers*, 14 ag. 1846; *Bruxelles*. 4 giugno 1856; *Comm. Anvers*, 20 luglio 1857; *Bruxelles*, 31 luglio 1858; *Comm. Anvers*, 21 ag. 1857; *Idem*, 6 sett. 1862; Corr. Malines, 10 dic. 1872.

(2) E' notevole una sentenza del Tribunale dell'Impero germanico (1.ª Cam.ra 10 marzo 1894) con la quale si stabiliva che in caso di abbordaggio causato da un battello-pilota, l'armatore è responsabile, nei termini del diritto comune, del danno cagionato tanto alla nave abbordata che al suo equipaggio.

Questa regola s'applica allo Stato, in quel che concerne il battello-

tion de remorquage. Les principes posés par l'article précédent (1) sont applicables dans le cas où un pilote est obligatoriement chargé de la direction du remorquage ».

Nella esposizione de' *motivi*, l'Autran osservava che si sono elevati de' dubbi sulla natura del contratto di *remorquage*, e che, salva la prova contraria, egli ha creduto di precisare, *a priori*, che il *remorquage* sia una *intrapresa*.

L'intraprenditore è, secondo il diritto comune, direttamente responsabile, di fronte a' terzi, del suo fatto personale.

Il Verneaux osserva che, per quanto riguarda appunto l'azione dei terzi lesi, è preferibile di non legiferare e di lasciare che il diritto comune produca i suoi effetti. « Il est impossible de déterminer dans une loi, *a priori*, à qui est imputable le quasi-delit d'abordage, dans l'hypothèse d'un remorquage, ni même de poser à cet ègard une

---

pilota operante per suo conto e sotto la direzione dei suoi agenti. Cfr. CLUNET, an. 1896, pag. 1090.

Quanto alla responsabilità d'una nave di guerra d'uno Stato, in caso di abbordaggio, cfr. il magnifico studio, scritto dal Gabba, con la sua abituale competenza, e pubblicato dal Clunet, an. 1888, pag. 180; 1889, pag. 538; 1890, pag. 27.

(1) « Art. 3. Quand le navire s'est trouvé sous la conduite obligatorie d'un pilote et que les gens composant l'equipage ont rempli les obligations qui leur incombent, le propriétaire du navire n'est pas résponsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote ».

présomption. Il faut rechercher, dans chaque cas, où ce trouve le commandement de la traîne formée, par le remorquer et le remorqué. Là où sera la direction, là residera la responsabilité ».

E a noi pare che non sia giusto presumere che il contratto di rimorchiamento sia un contratto di nolo. Osservava giustamente il Morel-Spiers che « aussi longtemps que les remorquages étaient presque exclusivement effectués pour conduire d'un point à un autre chalands, dragues, etc., ou pour assister en mer des marins désemparés, ce mode d'envisager le contrat de remorquage était évidemment le seul exact; il nous parait en être autrement aujourd'hui.

« La création de nombreuses et puissantes compagnies de remorquage, la concurrence très sérieuse qui a amené des réductions considérables dans les prix du remorquage, l'économie de temps réalisée par les voiliers qui acceptent les services des remorqueurs qu'ils rencontrent à proximité de leur port de destination, ou se font remorquer de leur port de débarquement à un port de charge, etc., ont de nos jours facilité et encouragé l'extension des remorquages à grande distance.

« Nous ne croyons pas qu'effectué dans les conditions ordinaires, sauf les quelques cas rappelés plus aut, qui sont aujourd'hui devenues l'exception, le remorquage puisse être autrement envisagé que comme un contrat de louage, qui se transformera peut-être en cours d'exécution selon les circon-

stances, mais dont le caractère primitif n'est autre que celui d' un louage.

« Le seul engagement que prenne l'armateur d'un remorqueur est de mettre son navire avec son matériel, son équipement, sa force motrice et son équipage à la disposition du remorqué; mais cela ne constitute pas une entreprise, et aucune garantie n'est donnée que le remorquer sera en toutes circonstances capable de rendre le service demandé ».

Non può, dunque, esercitare alcuna influenza sulla responsabilità a riguardo dei terzi, il fatto che una nave si trovava sul punto d'esser rimorchiata, perchè, come osserva il Morel-Spiers, rimorchiatore e rimorchiato formano una sola nave; perchè il rimorchiatore è a servizio del rimorchiato, e l'equipaggio del primo fa parte, momentaneamente, dell'equipaggio del secondo, e perchè l'armatore risponde delle colpe del suo equipaggio (1). Salvo alla nave rimorchiata il diritto

---

(1) Così la giurisprudenza belga *(Brux.* 1° giugno 1868):

« Attendu que c'est à juste titre que le premier juge a décidé que le capitaine qui fait remorquer son navire ne cesse point d'être tenu de veiller à la conduit et à la direction de ce navire;

« Attendu que non-seulment il n'èst pas établi que la partie Matrien se soit trouvée dans l'impuissance de donner à son navire une autre direction et d'éviter la collision, mais qu'il n'est même à cet égard fait avenu offre de preuve;

« Attendu qu'en admittant comme établi, ce qui sera examiné ci dessous, le seul fait allégué d'une faute dans le chef du capitaine de

contro l'altra, rimorchiatrice, se l'abbordaggio avvenne per colpa di quest' ultima.

§ VII.

Esaminiamo *se il risarcimento dei danni, in materia di abbordaggio, costituisca, ed in qual modo, una riparazione completa del pregiudizio cagionato.*

Completa, e sino a qual punto? L'urto, diceva il Voet, dev'esser la causa non l'occasione perchè il danno sia refettibile. E la stima del danno deve consistere nelle avarie materiali. « Le spese incontrate, per far rimorchiare in luogo sicuro la nave urtata, o per tentare di salvarla; le spese incontrate in un rilascio forzato reso necessario dall'urto, i danni provenienti dall'inazione *(chomage)* calcolati, in generale, secondo il principio e il tasso delle controstallie, sono questi, scriveva il Grasso, tutti danni diretti emergenti dal fatto dell'urto ».

Riparazione completa, adunque, ma de' danni sofferti realmente, senza quelle esagerazioni deplorevoli della giurisprudenza francese, contro le

---

l'*Oscar*, la responsabilité de la partie Mahien n'en resterait pas moins engagée, puisque, vis-a-vis des tiers, la navigation des bâtiment remorquer et remoqué s' identifie pour ne former qu' une seule individualité, sauf dècision et recours de l'un contre l'autre, s'il y a lieu.... » (*Pandect. belg.* v. *abord.* vol. I, pag. 387, in nota).

quali insorgono gli stessi scrittori che si sono occupati, in Francia, di questi studi. Tra' quali mette conto di ricordare il Franck, che propone, appunto, la seguente regola, circa il criterio regolatore dei danni sofferti, in caso di collisione: « La responsabilité s'etend à tous les dommages, qui ont été causés par la collision, tels les lesions corporelles, les avaries materielles au corps et à la cargaison, le chômage ou la privation du navire, les frais de sauvetage et de relâche forcée, le repatriement et le perte d'emploi du capitaine et de l'équipage ». (1)

§ VIII.

(VIII e IX del questionario)

L'azione dipendente dall'abbordaggio dev'essere subordinata a protesta o ad altra preventiva formalità, ed in qual termine questa azione si prescrive?

Secondo la legislazione belga, il capitano deve fare una protesta e farla notificare, tra le ventiquattro ore, al capitano della nave che ha cagionato l'urto: nel mese che corre dal dì della protesta deve poi iniziare un'azione giudiziaria.

---

(1) La giurisprudenza belga ha giustamente ritenuto che (*Comm. Anvers*, 15 marzo 1872; *Brux.*, 26 marzo 1872) il danno dev' essere determinato secondo il valore reale del carico della nave abbordata e non secondo il valore assicurato (*Pand. belg.* ibid. pag. 506).

Questo sistema, seguìto in Francia, sino alla promulgazione della legge del 24 marzo 1891, è illogico, rigoroso, iniquo. Ed è degno di nota che la stessa Francia, l'Inghilterra, la Germania, la Danimarca, gli Stati-Uniti, la Svezia, la Norvegia, l'Italia, abbiano abbandonata la formalità della protesta.

« C'était, scriveva il Regnaud, une exigence cruelle que d'obliger un capitaine, dont le navire a subi un sinistre, parfois très graves, de s'occuper des son arrivée au premier port de formalités de procédure; sans qu'il pût prendre soin, ni de son navire dont les réparations pouraient être urgentes, ni de la cargaison qu'il auvrait falu peut-être débarquer sans rétard, ni de lui-même, s'il eût été souffrant, encore étourdi du coup qui le fraippait; sans qu'on tînt compte de l'ignorance où il pourait être de la langue parlée dans le port où il se trouvait; sans qu'il eût le temps de se concerter avec son armateur avant de s'engager dans un procès incertain et onéreux. Quant aux autres intéressés (armateurs, chargeurs etc.), leur éloignement les mettait presque toujours dans l'impossibilité d'agir, ignorants qu'ils étaient du sinistre ».

Bene, dunque, il congresso internazionale di diritto commerciale, radunatosi a Bruxelles, nel 1888, votò la risoluzione seguente, raccomandandone la adozione agli Stati marittimi:

« L'action en paiement de l'indennité d'abordage ou d'assistance n'est subordinnée à aucune for-

malité préalable. Elle est prescripte deux ans après la fin du voyage du navire aborde au assistant, si ce voyage peut être acheré, et, s'il ne peut être, à partir du moment où l'intéressé aura pu agir utilement; né anmoins si une action en indennité pour cause d'abordage est intentée en temps utile, l'assigné pourra y apposer une demande reconventionelle »

E siamo, così, in tema di prescrizione.

I principii, seguiti dalle legislazioni, mutano e si possono così riassumere. In Germania, le azioni di danno per abbordaggio si prescrivono in due anni, dal giorno dell'avvenuta collisione (art. 906 e 908). In Francia, l'azione si prescrive in un anno, a partire dal giorno dell'urto. Nel Belgio sono riprodotte le disposizioni della legge francese del 1807, con una distinzione in caso di perdita totale della nave. La Spagna, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia fanno prescrivere l'azione di danni, in due anni, dal dì dell'abbordaggio. Soltanto in Inghilterra non sono sancite nè formalità, nè vi è indicazione di termine, per la prescrizione: nondimeno l'uso vuole che il capitano faccia la sua *note of protest*, davanti ad un notaio o davanti al console, tra le ventiquattro ore, dall'arrivo al primo porto toccato.

In Italia l'azione si prescrive in un anno, dal giorno della protesta o del richiamo, che dev'esser fatto entro tre giorni dall'abbordaggio.

Pare a noi che molti di questi sistemi nuocciano

ai fini del commercio e della navigazione internazionale, facilitando que' conflitti di legge, che dovrebbero andare scomparendo. Onde può bene accettarsi il termine dei due anni dal dì della collisione, che è già comune a varie legislazioni, e che è bastevole a garentire gl' interessi della nave urtata.

II.

E poichè l'argomento torna in discussione, non ci pare inutile esaminare, a questo punto, *quale sia la legge applicabile, in materia di abbordaggio.*

I sistemi escogitati non sono pochi — *lex fori*; legge della bandiera (*loi du pavillon*); teoria mista, che applica or l' una ed ora l' altra delle due già menzionate.

In Francia, in Inghilterra, in Germania, la tendenza generale è, come pare anche al Franck, di applicare la legge del luogo, a meno che non si tratti di abbordaggio in pieno mare: tendenza anche più spiccata in Germania (1) ed in Inghilterra,

---

(1) Ecco un'importante sentenza del tribunale anseatico di Hambourg del 21 giugno 1889, e che riproduciamo dal Clunet (*Journal de droit. int.* an. 1872, pag. 1037).

« Si l' armateur étranger, qui a volontairement comparu devant un tribunal allemand, omet d' indiquer les règles d' après lesquelles il doit être jugé pour déterminer l'étendue de sa responsabilitè, le juge allemand n' a pas à appliquer une autre loi que la loi allemande, à

dove anche gli abbordaggi in alto mare sono regolati dalla legge inglese, non da quella della bandiera. La quale vorrebbe essere, da alcuni, applicata sempre, senza eccezioni, essendo, secondo

---

moins que celle-ci ne lui prescrive de juger en pareil cas d'après la loi du pavillon.

« A la suite d' un abordage entre le navire allemand *Priscilla* et le navire hollandais *Caland*, l' armateur du *Priscilla* réclama des dommages-intérêts à l'armateur du *Caland*, sur le motif que l'abordage était dû à une faute de ce dernier. L'armateur défendeur se présenta volontairement devant le Tribunal régional de Brême en niant qu' il y eût faute de sa part. Le Tribunal supérieur hanséatique, saisi à son tour de l'affaire, décida que la responsabilité du défendeur devait être réglée d' aprés les art. 451 et 452 du Code de commerce allemand. Tant que, dit le Tribunal supérieur, il n'existera pas d'arrangement international général sur la manière de fixer la responsabilité, et qu'on se trouvera contraint de rechercher quelle règle doit être suivie, en cas d' abordage en pleine mer, pour mesurer l' obligation du navire en faute, il y aura lieu de donner la préférence à la loi du Tribunal saisi de l' affaire sur la loi du pavillon. On pourrait, il est vrai, objecter que cette règle cesse lorsque, au lieu d'une affaire soumise naturellement à un Tribunal, d' après les principes du commerce maritime, il s'agit, comme c'est le cas, d'un Tribunal dont la compétence résulte d' un accord volontaire entre les parties. Cette idée peut être exacte en soi, mais sous la restriction et avec la supposition que le navire étranger prenne sur lui d' exposer les règles d'après lesquelles il prétend faire apprécier l' étendue de sa responsabilité et qu' il démontre la valeur de ces règles, autant que cela est nécessaire. Faute par lui de le faire il ne reste aux juges à qui l'on s'est adressé qu'à appliquer le droit en vigueur dans son propre pays, à moins précisément que son droit propre ne lui prescrive de juger, en un cas de ce genre, d'après la loi du pavillon. Mais une telle prescription n'existe point dans le droit allemand. En outre, on

essi, la nave un mobile di speciale natura, regolato dalla propria legge nazionale.

« Le difficoltà che si oppongono all'adozione della regola di diritto internazionale marittimo, conosciuta oggi con la denominazione di *loi de pavillon*, scriveva in una sua stupenda memoria il Lebano, derivano principalmente dal sistema che prevale presso talune legislazioni, le quali applicano ai mobili la *lex rei sitae*. Si dice che siccome le navi sono mobili, così esse debbono essere soggette alla legge del luogo ove si trovano. Voglio notare in prima che i principii delle leggi italiane, in questa materia, sono meglio di qualche altra legislazione idonei a confortare la teoria della *loi du pavillon*. Difatti l'articolo 7 delle disposizioni generali premesse al codice civile, stabilisce la regola che i beni mobili sono soggetti alla legge della nazione del proprietario. Ed è d'altronde sancito nell'articolo 40 del codice della marina mercantile che le navi nazionali debbono appartenere a persone del regno, o che almeno abbiano sede o domicilio nel regno.

« Si aggiunge che tutto il sistema delle leggi ma-

---

doit présumer que, en se soumettant volontairement à la juridiction du tribunal maritime le plus important de l'Allemagne, sans faire valoir son désir d'être jugé, au point de vue de l'étendue de sa responsabilité, selon son droit national, l'armateur étranger a, en fait, manifesté implicitement la volonté de se soumettre à la loi allemande en la forme et au fond ».

rittime italiane rivela il concetto che le navi debbono essere soggette alle leggi dello Stato del quale portano la bandiera, anche quando si trovano in paesi stranieri. La costruzione, l'armamento, la vendita, la pubblicazione de' mutamenti di proprietà e della costituzione dei privilegi; le dichiarazioni d'innavigabilità, l'abbandono ecc., insomma tutto ciò che si riferisce al dominio ed a' diritti reali delle navi è disciplinato da norme che si attuano sia da funzionari dello Stato, sia da' Consoli nazionali, e tali norme per la loro indole e per la loro forma sono innestate ad un regime che virtualmente richiede l'autorità e le funzioni delle leggi nazionali ».

Ma per quanto in queste acute ragioni trovi appunto il suo fondamento giuridico la teorica della *loi du pavillon,* non sempre essa può essere applicabile, specialmente qnando l'urto avvenga nelle acque territoriali d'uno Stato: onde alcuni seguono un sistema misto, a secondo che l'abbordaggio sia avvenuto appunto nelle acque territoriali, ovvero in alto mare.

E allora domandiamoci:

1. *L'urto fra navi, avvenuto nelle acque territoriali, ne' fiumi, ne' porti, fra navi di nazionalità diverse, secondo quale legge verrà regolato?*

2. *E quale sarà la legge da applicarsi in caso di urto di navi d'una stessa nazionalità, in acque territoriali?*

3. *Quale regola sarà seguìta, nel caso che l'urto*

avvenga, tanto fra navi della stessa nazionalità che fra quelle di nazionalità diversa, in alto mare?

§ I.

L'urto di navi, avvenuto nelle acque territoriali d'uno Stato, nei fiumi, nei porti di esso, tra navi di nazionalità diverse, va regolato secondo la legge del luogo ove si sia verificato.

Nelle acque territoriali v'è una legge locale che esiste, scrive il Franck, al momento dell'abbordaggio, la quale soddisfa alle tre condizioni necessarie per far nascere l'azione. È questa legge che si applica, tanto pe' fini di non ricevere, che pel merito. « Dans les aux locales la loi locale. »

Se è vero che gli Stati non hanno nè possono avere un vero diritto di proprietà sulle acque territoriali, nel senso che non si può inibire l'uso innocuo delle acque medesime, o rendere il transito oneroso e difficile, è però assoluto il diritto di giurisdizione in quanto concerne la sicurezza, la difesa, la polizia della navigazione. A tre miglia marine, adunque, dalla costa, a cominciare dal punto della marea bassa (Fiore — *Diritto Int. cod.* f. Lib. I, tit. IV. — Calvo, *Droit int. publ.* § 355) è chiaro che una collisione fra navi debba essere regolata secondo la *lex loci*, poichè l'urto sarà avvenuto nelle acque territoriali dello Stato. (1)

---

(1) Il limite da noi indicato è quello generalmente riconosciuto nelle convenzioni internazionali (trattato anglo-americano (28 ottobre 1818); legge belga (7 giugno 1832); trattato anglo-francese (11 novembre 1867).

§ II.

Ma *se l'urto sia avvenuto, in acque territoriali, tra due navi della stessa nazionalità*, è a risolversi, secondo codifica il Fiore, nella sua più recente pubblicazione citata, nel senso che per la colpa e per la responsabilità s'applica la legge territoriale, e, per quanto riguarda la ripartizione de'danni, la legge nazionale delle due navi. Il primo principio dev'essere sempre ammesso come conseguenza della sovranità dello Stato, ove è avvenuta la collisione. Ciascuna legislazione estende la sua forza obbligatoria a tutti coloro che si trovano nel territorio dello Stato. Se talune legislazioni, come la belga, la francese, l'olandese, non l'avessero tassativamente prescritto, basterebbero i principi generali a risolvere la questione. Una collisione tra navi interessa la sicurezza della navigazione e lede interessi, garentiti da tutti gli Stati civili. È in omaggio alla sovranità territoriale degli Stati che la regola dev'essere accettata, ma soltanto per la determinazione della colpa e della responsabilità dell'urto. Per tutto quello che regola i rapporti privati tra le due navi d'uno stesso paese, urtatesi nelle acque territoriali d'uno Stato, è naturale che sia applicata la legge nazionale delle navi.

§ III.

Sarà lo stesso se l'urto sia avvenuto in alto mare? Occorre esaminare varie ipotesi:

1° Quando due navi abbiano la stessa bandiera;

2.° Quando hanno bandiere differenti e leggi identiche;

3.° Quando sono di nazionalità differenti e le leggi sono, del pari, diverse.

Nel primo caso, è chiaro che debba applicarsi la legge nazionale comune. Nel secondo caso, opina, tra gli altri, il Desjardin, s'applicano le leggi rispettive, in quello che hanno di comune; principio, che se ci pare che tenda ad affermare l'unificazione internazionale delle leggi marittime, può dar origine a controversie d'una grande delicatezza. Esso, non pertanto, è stato seguìto, più volte, dalla giurisprudenza belga. Nel terzo caso s'applica, secondo il Franck, il diritto comune, osservando, però, ciascun capitano la sua legge nazionale, per gli atti conservativi de' suoi dritti e i termini della prescrizione.

Queste regole, alle quali non possiamo che accennare fugacemente, dovrebbero essere argomento di larga discussione, in seno alla futura Conferenza del Comitato marittimo internazionale, poichè le legislazioni de' vari Stati seguono sistemi del tutto differenti.

In Inghilterra, in virtù della legge 1861 e di quella del 1875, l'Alta Corte di giustizia giudica di tutte le azioni, per causa di abbordaggio, intentate contro una nave, trovata in porto inglese. Può seguirsi, come osserva il Regnaud, la procedura *in rem* ovvero *in personam*. I tribunali inglesi sono competenti fra stranieri, se la collisione avvenne

in acque inglesi, o se, accaduta in alto mare, la nave abbordata siasi trovata in un porto inglese, o se la citazione sia stata rimessa al convenuto straniero, che o si trovi su territorio inglese, o vi abbia un *office of business*. (1)

In Belgio, come in Francia, i tribunali civili sono competenti, se l'urto avvenne nelle acque dello Stato: e sono incompetenti fra stranieri se l'abbordaggio è avvenuto in alto mare.

Sono del pari competenti, nel Belgio, anche che l'urto avvenne tra navi straniere, ed in alto mare, se uno dei convenuti abbia, nel Belgio, un domicilio od una residenza, o vi abbia fatta elezione di domicilio.

In Germania, le azioni di abbordaggio sono portate innanzi ai tribunali regionali (*Landgerichte*). In Austria, in Grecia, nel Portogallo l'azione di danni risultante dall'abbordaggio può essere intentata davanti ai tribunali del luogo ov'è avve-

---

(1) La Corte suprema di giustizia inglese ha però ritenuto, a proposito dell'urto avvenuto tra la nave *City of London*, inglese, e il *Jasep* russo, che (Corte d'app. 21 maggio 1896) in caso di abbordaggio d'una nave inglese, in pieno mare, con una nave straniera, se la nave che ha abbordato sia stata sequestrata in un porto straniero ove si era rifugiata per riparare le avarie, e venga poscia liberata dal sequestro, mediante cauzione, non può essere soggetta ad un nuovo sequestro, giunta che sia in un porto inglese. Gli armatori della nave abbordata non possono più desistere dalla procedura iniziata in paese straniero, per intentare la loro azione, innanzi ai tribunali inglesi CLUNET, 1896, pag. 615.

nuta la collisione, davanti a quello del luogo ove è stata trovata la nave abbordata, davanti al tribunale, nella cui giurisdizione trovasi il porto di fermata della nave abordata.

Gli Stati-Uniti seguono un sistema presso che eguale a quello dell'Inghilterra (1).

III.

Monsieur Beernaert, ministro di Stato, nel Belgio, scriveva che « les relations commerciales sont

---

(1) Ecco le « regole circa il tribunale competente, proposte dal Fiore nel suo *Diritto Int. Codif.*

« *a*) Il tribunale di ciascuno Stato sarà competente a decidere le controversie relative all'urto di navi avvenuto nelle acque territoriali, o avvenuto in alto mare tra navi nazionali;

b) Sarà altresì competente a giudicare degli urti avvenuti in alto mare, tra navi di nazionalità diverse, ogni qualvolta la nave danneggiata sia stata forzata a rifugiarsi in uno dei porti dello Stato;

c) Quando la nave urtata non sia costretta, per le circostanze dell'urto, a rifugiarsi nel porto più prossimo, potrà iniziare l'azione dinnanzi il tribunale del luogo di destinazione, se ivi si trovi pure la nave colpevole, o l'armatore, o un rappresentante del medesimo. altrimenti dovrà osservare le regole ordinarie di competenza.

Sarà considerato come foro competente quello del luogo ove la nave colpevole sia stata sequestrata.

d) Le autorità del porto di rifugio e quelle del luogo di destinazione della nave danneggiata saranno sempre competenti a ricevere la relazione e gli atti richiesti per l'ammissibilità dell'azione, a raccogliere le deposizioni testimoniali, ordinare la perizia de' danni ed a fare tutti gli atti istruttorii che possano occorrere per determinare la responsabilità. »

aujourd' hui avant tout internationales; elles le deviennent de plus en plus, et quel essor nouveau ne prendraient-elles pas, si elles étaient débarassées des entravers; des difficultés et de frais qui résultent de la diversité des legislations? » Quest'opera dev'essere conseguita, in materia d'abbordaggio, con la unificazione del diritto internazionale, il grande ideale a cui tendono tutti i pubblicisti e tutti i congressi che studiano, radunandosi, quasi ogni anno, nei centri più importanti di cultura, questi delicatissimi problemi. Tal' è lo scopo del nuovo *Comité marittime international,* che ha formato un fascio solo di quanto v' è di più eminente, tra' cultori di diritto internazionale e di diritto marittimo, in Francia, nel Belgio, in Inghilterra, in Germania, negli Stati-Uniti d'America.

L' Italia, che ha precedute le altre nazioni, in questi studi, e dove, anzi, ebbe culla, può dirsi, il diritto marittimo, non mancherà di contribuire anche a questo movimento scientifico di cui si è reso iniziatore questo nuovo *Comitato internazionale,* che aspetta, da noi, il contributo dei nostri studi. (1)

---

(1) Monsieur Franck, nell' inviarmi, da Anvers, un esemplare del *Bulletin du Comité marit. int.*, mi annunciava che esistono già quattro associazioni nazionali, per l'unificazione del diritto marittimo, affiliate al Comitato, l'inglese, la francese, l'olandese e la belga. La tedesca e l'americana sono in via di formazione. Per l' Italia vennero incaricati

alcuni degli intervenuti alla Conferenza, e speriamo che il risultato sia soddisfacente.

Il Comitato marittimo si propone:

a) di contribuire, mediante le sue Conferenze, pubblicazioni ed altri lavori, all'Unificazione del diritto marittimo;

b) di provocare la creazione di associazioni nazionali per tale unificazione;

c) di mantenere fra queste associazioni dei rapporti regolari ed un'azione concorde.

Il Comitato marittimo internazionale si compone dei membri titolari e dei delegati delle associazioni nazionali. Il numero dei membri titolari è limitato a sei per paese, quello dei delegati delle associazioni nazionali a tre per paese.

Il Comitato si radunerà, tranne circostanze impreviste, almeno una volta all'anno, determinando direttamente o per delegazione il luogo e la data della Conferenza.

Ciascuna Conferenza costituisce il proprio ufficio, e prende misure necessarie per vegliare all'esecuzione delle proprie deliberazioni, ed alla preparazione delle prossime riunioni. Nessuna deliberazione è approvata se non ottiene almeno la metà dei voti dei paesi rappresentati alla Conferenza, votando i membri per nazionalità.

Nell'intervallo fra le Conferenze, l'amministrazione del Comitato è affidata ad un *Ufficio permanente*, nominato per un triennio, e così composto: di un presidente, di un segretario e di un membro, incaricati dei rapporti colle Associazioni nazionali, della gestione ordinaria, e dell'esecuzione delle decisioni del Comitato; nonchè di membri corrispondenti nominati in ragione di uno per ogni nazione.

Le associazioni nazionali saranno invitate a contribuire alle spese del Comitato.

Procedutosi all'elezione dei componenti l'Ufficio permanente, risultarono eletti: a presidente l'on. Beernaert, a segretario l'avv. Franck, a membro il sig. Le Jeune. Membri corrispondenti furono nominati: per la Germania il presidente Sievekin, per l'Inghilterra il sig. Douglas Owen, per la Francia l'avv. Autran, per l'Olanda l'avv. Rahusen.

DELLO STESSO AUTORE

Il problema sociale dell' usura in rapporto alle leggi penali.—(*Premiato con medaglia d'oro dal Consiglio dell'ordine degli avvocati di Napoli, presieduto da* Enrico Pessina. (In ristampa).

Reato di spionaggio in tempo di guerra e di pace. — (*Con una lettera di* Heinrich Lammasch, *dell'Univ. di Vienna*). Napoli, Luigi Pierro Edit.

Anarchismo, Socialismo e diritto internazionale - Napoli, Nobile Edit.

Trattati di estradizione e controversie diplomatiche.— (*Lettura fatta al* Circolo Giuridico di Napoli, *presieduto dal prof. Pasquale Fiore, della R. Università di Napoli*).

Fallimento delle società commerciali nei rapporti internazionali. — Torino, Carlo Claussen—Paris, Arthur Rousseau. Volume di circa 200 pagine.

Su alcuni doveri internazionali degli Stati.—(*L'ordinamento orientale*). Napoli, Detken e Rocholl.